



Saksnr:
18/875

Deres referanse:
202413462-1

Henvendelse til:
Otto S. Roheim tlf. 91653417

Bane NOR SF per e-post
postmottak@banenor.no

Oslo, den 14. oktober 2024

Hørings svar fra Vy - forslag til Network Statement 2026

Vygruppen AS, CargoNet AS og Vy Tog AS etter dette benevnt som Vy, viser til Bane NOR SF sitt forslag til Network Statement 2026 (NS 2026) oversendt i brev datert 30. august 2024. Nedenfor følger Vys kommentarer til forslaget.

1. Generelle kommentarer til forslaget til Nettveiledning 2026

Det pågår som kjent et arbeid med revisjon av sportilgangsavtalen (AST) og Vy velger derfor ikke å gi detaljerte merknader til enkeltpunkter i AST slik denne ligger som vedlegg til NS 2026, men vil gi sine merknader i forbindelse med at forslag til revidert AST sendes på høring.

2. Merknader til det enkelte punkt i forslaget

Til pkt. 2.4.1.1 (Begrensninger i Romeriksporten) og pkt. 2.4.4. (Tunnelrestriksjoner)

Vy mener at Bane NOR bør revurdere begrensningen av transport av farlig gods gjennom Romeriksporten. Vi ønsker å påpeke at det ikke er noen begrensning på å fremføre farlig gods i andre tunneler. Derfor bør det vurderes om det er nødvendig med en slik restriksjon i Romeriksporten. Det er spesielt i perioder med planlagte arbeider at forbudet mot å framføre godstog med farlig gods i Romeriksporten når det er persontog i tunnelen, har gitt negative konsekvenser for Vygruppens persontogkunder. I enkelte tilfeller har persontog blitt innstilt for å kunne framføre godstog.

Til pkt. 2.4.2.1 Støy

Det å aktivere energisparemodus når utetemperaturen er under 0 grader har negative konsekvenser både for passasjerkomforten, elektronikken om bord i togene og for toalettene i togene. Eksempelvis vil toalettene ved minusgrader antagelig frosttømme seg når temperaturen senkes så lavt som den gjør i energisparemodus. Vi foreslår derfor følgende formulering i pkt. 2.4.2.1 fjerde avsnitt.

«Av hensyn til våre naboer, for å redusere støy, krever Bane NOR at tog med energisparemodus aktiverer denne ved hensetting, når utetemperaturen er over 0 grader.»

Til pkt. 3.2.1.1 Adgang til førerrom

Punktet virker noe malplassert under kap. 3.2.1 Betingelser for å søke om infrastrukturkapasitet.

Til pkt. 4.2.4. Krav til innhold i søknad

I likhet med Statens jernbanetilsyn (SJT) synes vi at det er unaturlig at Bane NOR henviser til et dokument som er utarbeidet av Jernbanedirektoratet og som inneholder retningslinjer for konstruksjonen av ruteplanen. Bane NOR som infrastrukturforvalter har myndighet til å tildele kapasitet på det nasjonale jernbanenettet og må derfor forvalte egne regler for konstruksjonen av ruteplanen. Samtidig mener vi at Bane NOR bør formulere og publisere egne regler for konstruksjonen av ruteplanen på de ulike banestrekningene.

Til pkt. 4.2.5.3 Linjenummer

Strekningen for linje R31 må rettes til «Gjøvik/Jaren/Hakadal – Oslo S».

Til pkt. 4.3.1.1 Utpekte TCR-er

Vi er enige i de foreslåtte utpekte TCR-ene for rutetermin R26.

Til pkt. 4.3.2.1 Tidsfrister for behandling av TCR-er

Det er problematisk at Bane NOR kan fravike de angitte fristene under spesielle omstendigheter som kapasitetsbegrensninger, sikkerhet, eller ukontrollerbare forhold.

CargoNet AS blir ofte sterkt påvirket av disse avvikene når man ikke mottar detaljer om tilbudte ruteleier innen den fastsatte fristen. Dette fører til betydelige unødvendige kostnader, dårlig planleggingshorisont og et utilfredsstillende tilbud til godskundene. Videre er det en ubalanse i forventningen om å overholde frister mellom Bane NOR og togselskapene. For togselskapene har det å ikke overholde fristene konsekvenser i form av dårlig eller ingen tilgang til kapasitet. Det bes derfor om at det innføres insentiver for Bane NOR til å overholde fristene som er fastsatt for Bane NOR. Dette ved at Bane NOR plikter å betale økonomisk kompensasjon når fristene for tilbudte ruteleier ikke overholdes.

Teksten er ikke endret sammenliknet med netterklæringen for 2025. Bane NOR gjengir fortsatt mer eller mindre ordrett jernbaneforskriftens bestemmelser i vedlegg IV, punkt (16). Vi savner en mer detaljert og konkret beskrivelse av prosessen for å utarbeide alternative løsninger, hvordan togoperatørene blir involvert i disse utredningene, samt prosess og tidsfrister for hvordan togoperatørene kan gi innspill til alternativer som ønskes utredet.

Til pkt. 4.3.2.2 Tidsplan for behandling av TCR-er

Det er positivt at Bane NOR publiserer hele tidsplanen for behandling av TCR-er i en oversiktlig tabell og med konkrete datoer. Vi ber Bane NOR vurdere å legge høringsperioden for svært store og store TCR-er i rutetermin R27 til et senere tidspunkt. Slik som høringsperioden er foreslått nå, ligger den i sluttfasen av samordningsperioden og tvisteløsningsperioden for rutetermin R26. Dette er en hektisk periode i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen. Vi hadde foretrukket at høringsperioden starter etter at ruteplanen for foregående rutetermin er fastlagt, dvs. ultimo september/primio oktober.

Til pkt. 4.3.2.4 Kriterier for omdirigering ved svært store TCR-er

Vi mener at den foreslåtte inndelingen i tog tjenester er for grov. Typen «persontog» bør deles opp i ulike typer persontog tjenester som f.eks. fjerntog, regiontog og lokaltog. En mer finmasket inndeling vil på en bedre måte representere ulikheter innad i persontogmarked som kan ha betydning for hvilke typer tog tjenester som omdirigeres ved svært store TCR-er.

Det er angitt at Bane NOR vil bruke modellen for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleier hvis en eller flere togoperatører ikke aksepterer Bane NORs forslag til foreløpig tildeling av restkapasitet, men det er ikke spesifisert hva Bane NOR skal bruke modellen til. Vi ber om at dette presiseres.

Vi mener dessuten at modellen som brukes i den årlige kapasitetsfordelingsprosessen ikke er egnet til å utarbeide et forslag til foreløpig tildeling av restkapasitet fordi denne modellen ikke tar hensyn til at deler av togtilbudet kan måtte bli erstattet med alternativ transport. Hvis det skal brukes en samfunnsøkonomisk modell for å utarbeide et forslag til foreløpig tildeling av restkapasitet, må Bane NOR derfor utvikle en egen modell til dette formålet.

Til pkt. 4.5.1.2 Forslag til alternativt ruteleie

Det er angitt at i konstruksjonsfasen vil Bane NOR kun vurdere alternative ruteleier +/- én time dersom søkt rute ikke kan imøtekommes. Dersom ruteleie ønskes på andre tider enn dette må det sendes egen søknad i LPR.

Vedr. forslag til alternativt ruteleie mener vi at bare +/- en time etter vårt syn virker knapt. Med tanke på ønske om ruteleie for gods bør det utvides til å omfatte flere timer utover søkt ruteleie.

Til pkt. 4.5.1.9 Modell for søknader om kapasitet og pkt. 4.5.5 Tvisteløsningsprosess

Modellen som presenteres i punkt 4.5.1.9 gir feilaktig inntrykk av at tvisteløsning er en forutsetning for å erklære infrastrukturen for overbelastet. Under punkt 4.5.5 skriver Bane NOR at «*dersom tvisten ikke løses, skal Bane NOR erklære den eller de berørte strekningene som overbelastet.*» Dette er ikke korrekt.

Iht. jernbaneforskriftens § 9-3 skal «*infrastrukturforvalteren umiddelbart erklære den berørte jernbaneinfrastrukturen som overbelastet*» hvis «*det etter samordning av søknadene om ruteleier [...] ikke er mulig å imøtekomme alle søknader om infrastrukturkapasitet i tilstrekkelig omfang*». Overbelastningserklæringen må altså skje automatisk og umiddelbart etter at samordningen ikke har ført fram og forutsetter ikke en tvisteløsningsprosess.

Til pkt. 4.5.3 Fordeling av restkapasitet (ad hoc søknader)

Vy savner fortsatt en beskrivelse i netterklæringen for hvordan Bane NOR oppfyller kravene til svarfrist på søknader om endret hensettingskapasitet i forskriften om gjennomføring av forordning (EU) 2017/2177 om tilgang til serviceanlegg og jernbanerelaterte tjenester. Ifølge forskriftens § 2 (3) skal drivere av serviceanlegg besvare anmodninger fra søkere om tilgang til slike anlegg i ad hoc-prosessen innen fem virkedager regnet fra dagen etter at anmodning ble inngitt.

Rask besvarelse av søknader om endret hensettingskapasitet er spesielt viktig i sammenheng med større sporbrudd hvor mye materiell må flyttes til alternative hensettingsplasser. Vi opplever at forsinket ferdigstillelse av hensettingsplaner for sporbrudd utløser behov for replanlegging og har negative konsekvenser for helhetlig og gjennomgående produksjonsplanlegging.

Til pkt. 4.5.4 Samordningsprosess

Vi antar at teksten om interessekonflikt mellom Bane NOR og søker(e) har blitt tatt inn i netterklæringen for å svare ut Vys tidligere høringsinnspill til netterklæringen hvor vi etterlyste en beskrivelse av prosessen i tilfeller hvor det oppstår interessekonflikter mellom en togoperatør og Bane NOR om sporkapasitet til planlagte arbeider. Slik som teksten er utformet nå, mener vi imidlertid at den bidrar mer til forvirring enn til oppklaring.

Vi etterlyser en angivelse av lov- eller forskriftshjemmel som rettslig forankring for hvorfor Bane NOR mener å kunne skille mellom vedlikehold og fornyelse når det gjelder interessekonflikter. Hvis det foreligger et rettslig grunnlag for å skille mellom vedlikehold og fornyelse, etterlyser vi en kategorisering av alle midlertidige kapasitetsbegrensninger (TCR) i «vedlikehold» og «fornyelse». Dette slik at det er mulig for Bane NOR og togoperatørene å vite hvilken kategori en TCR tilhører i tilfelle interessekonflikt. Det er også uklart hva som gjelder for TCR-er som inneholder både elementer av vedlikehold og elementer av fornyelse.

Vi anser det også som problematisk at samordnings- og tvisteløsningsprosessen ikke er koordinert med prosessen for fastleggelse av midlertidige kapasitetsbegrensninger. Samordningsperioden for rutetermin R26 ligger i tidsrommet 11.08. til 05.09.2025. Tvisteløsningsperioden ligger i tidsrommet 08.09. til 19.09.2025. TCR-er med svært stor og stor påvirkning på trafikken fastlegges allerede i desember 2024, mens øvrige TCR-er for rutetermin R26 fastlegges den 22.08.2025. Dermed er det ikke mulig å tviste på noen TCR-er. Det er ikke mulig å gjennomføre en samordning for svært store og store TCR-er, og det er kun en veldig kort samordningsperiode for mellomstore og små TCR-er.

Samlet sett mener vi at den beskrevne prosessen for samordning ved interessekonflikt mellom Bane NOR og søker er uklar og ikke praktisk gjennomførbart.

Til pkt. 4.6.2 Overbelastede strekninger (i Norge)

De overbelastede strekningene er ikke oppdatert etter den siste meldingen om overbelastede strekninger som følge av R25-prosessen. Spesifikt har Bergensbanen og Sørlandsbanen blitt erklært overbelastet hele året, noe som ikke er gjenspeilet i den nåværende listen i Network Statement 2026.

Bane NOR bør oppdatere Network Statement 2026 for å reflektere disse endringene så snart som mulig.

Til pkt 4.6.3 Prioriteringskriterier (i tilfelle overbelastet infrastruktur)

Bane NOR foreslår å benytte prioriteringskriteriene i jernbaneforskriftens § 9-5 (2) ved konflikter på infrastruktur som ikke ennå er erklært overbelastet og begrunner dette med at det vil sikre «forutsigbarhet og likebehandling». Vi mener at det motsatte er tilfelle.

Hvis det f.eks. oppstår en interessekonflikt mellom et godstog og et tog som inngår i en avtale med Staten om offentlig tjenesteyting på en strekning som ikke er erklært overbelastet, Bane NOR bruker prioriteringskriteriene i jernbaneforskriftens § 9-5 (2) og hvis den samfunnsøkonomiske analysen viser at godstoget har høyest samfunnsnytte, vil godstoget bli tildelt ruteleiet. Samtidig vil infrastrukturen bli erklært overbelastet som følge av interessekonflikten.

Hvis de samme togoperatørene søker om den samme infrastrukturkapasiteten igjen i neste rutetermin, vil Bane NOR ifølge netterklæringen benytte prioriteringsreglene i jernbaneforskriftens § 9-5 (1) fordi interessekonflikten nå oppstår på infrastruktur som er erklært overbelastet. Dermed vil persontoget bli tildelt ruteleiet i neste rutetermin, og godstoget vil miste ruteleiet.

Bane NORs foreslåtte bruk av prioriteringskriteriene i jernbaneforskriftens § 9-5 (1) og (2) vil altså bidra til økt uforutsigbarhet for togoperatørene. Vy mener at bruk av prioriteringskriteriene i § 9-5 (1) må være hovedregelen, mens kriteriene i § 9-5 (2) brukes unntaksvis. Vi mener at ordet «likevel» i § 9-5 (2) underbygger denne tolkningen av forskriften.

Jernbaneforskriftens krever også at § 9-5 (2) kun kan brukes «hvis transporttjenesten har vesentlig større betydning for samfunnet enn andre tjenester som derved utelukkes». Vi mener derfor at det er viktig at Baner NOR definerer hva «vesentlig» betyr i denne sammenhengen.

Til pkt. 5.3.2.1 Avgifter basert på direkte kostnader – grunnpris

Vedr. differensiering av prisen basert på aksellast for NS 2025 hvor det i priser for den minste pakken av tjenester er kommet inn en grunnpris for aksellast over 25 tonn. I pkt 5.3.2.1 henvises det til høringsvedlegget om direkte kostnader, datert 1 september 2023. Når denne linken følges kommer man frem til et vedlegg som ikke åpnes. Det er behov for ytterligere avklaring på dette punktet.

Til pkt. 5.4.3.2 Tjenester i forbindelse med transport av farlig gods

Vi anbefaler at det også henvises til radioaktivt gods og DSA i dette punktet, ettersom dette skiller seg fra farlig gods generelt ved at DSB ikke har en rolle.

Til pkt. 5.5.6.1 Redning

Bane NOR opererer med en responstid på 1 time fra Bergen for høyfjellshendelser. Vy ønsker at Bane NOR ser på muligheter for å korte ned responstiden.

Til pkt. 5.5.6.4 Tankvogn med vann for slukking av brann langs jernbanelinjen

Vy er positive til utplassering av tankvogn med vann for bruk i innsats mot branner langs jernbanelinjen.

Til pkt. 5.5.6.5 Snøryddingslokomotiv

Vy er positive til at Bane NOR utplasserer diesellokomotiv på Myrdal stasjon på Bergensbanen. Vy forventer at Bane NOR sørger for tilstrekkelig bemanning med førere for dette lokomotivet, slik at det bemannes på kort tid når behovet oppstår, samt ha tilstrekkelig bemanning til situasjonen er avklart.

Til pkt. 5.7 Ytelsesordningen

Våre merknader til NS 2026 pkt. 5.7 Ytelsesordningen er inntatt i dette brevets pkt. 3 nedenfor.

Til pkt. 6.3.3.3 Beredskapsplan for driftsulykke

Bane NOR angir at Beredskapsportalen for beredskapsanalyser for spesifikke objekter og strekninger gir viktige retningslinjer for jernbaneforetakenes egne beredskapsplaner. Disse beredskapsanalysene fremstår stedvis utdaterte og må jevnlig oppdateres av Bane NOR for å sikre at de gjenspeiler dagens situasjon.

Det er mange henvisninger til samme referanse (vedlegg 7.3.10), med og uten lenke. Kapittelet fremstår dermed uoversiktlig.

Til pkt. 7.3.3 Godsterminaler

Tabell 4 Terminaloperatør som utfører tjenester ved de ulike terminalene, inneholder utdatert informasjon. Vi anbefaler at Bane NOR gjennomgår og oppdaterer tabell 4, tabell 7, og tabell 10, slik at den reflekterer nåværende operatører og deres respektive terminaler.

Til pkt. 7.3.6.3 Vedlikeholdsanlegg

Tabell 14 bør oppdateres med følgende info: Fagernes har grav og løfteanlegg og eventuelt delelager. Brattøra har løfteanlegg og noe delelager.

Til pkt. 7.3.6.6 Kapasitetsfordeling i vedlikeholdsanlegg

Vi har tidligere kommentert på mangler i prosessbeskrivelsen for kapasitetsfordeling i vedlikeholdsanlegg i Verkstedhåndboken. Vi kan ikke se at den nyeste utgaven av Verkstedhåndboken som lenken i netterklæringen henviser til inneholder noen informasjon om kapasitetsfordeling i verksteder. Vi ber om at Verkstedhåndboken blir oppdatert med denne informasjonen og at Bane NOR tar hensyn til våre innspill i tidligere høringsrunder om netterklæringen.

Til pkt. 7.3.7.2.2 Installasjoner knyttet til «Tilstandsovervåking av rullende materiell»

Det foreslås følgende endring av teksten:

Bane NOR skal sikre at detektorer fungerer som de skal og melde til jernbaneforetakene dersom det er feil på detektorene. Dersom det oppstår skader på materiell og/eller infrastruktur som følge av feil på detektorer som skyldes forhold innenfor Bane NORs kontroll eller ved mangelfull varsling av feil, vil jernbaneforetaket kunne holde Bane NOR økonomisk ansvarlig for skaden.

Til pkt. 7.3.7.2.2 Manglende overskrift

Det mangler en overskrift mellom Last ned veiledning for RFID og Varmgangsdetektorer.

Teksten bør også oppdatere, ettersom dette avsnittet refererer til leverandør per august 2020.

Til pkt. 7.3.7.2.2 RFID-merking

Det er inkonsistens mellom påbudet om RFID merking og et noe mer uklart krav om jernbaneforetaket skal inngå avtale med systemleverandør Fleet One. Bane NOR bør gjøre data fra samtlige detektorer tilgjengelig for jernbaneforetak på tilsvarende måte som Trafikverket gjør i Sverige.

Til vedlegg 4.5.4 Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling

Når det gjelder Bane NORs metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling, henviser vi til vårt brev til Statens jernbanetilsyn (SJT) av 12. september 2024, med kommentarer til SJTs varsel om vedtak etter en klage fra Flytoget AS på Bane NORs modell for samfunnsøkonomiske analyser. Bane NOR har fått kopi av dette brevet. I brevet trekker vi fram punkter hvor vi er enige i SJTs vurderinger om at Bane NORs modell utelater viktige effekter. Vi uttrykker samtidig bekymring for at modellen kan bli for kompleks og u håndterlig hvis det utvides i sin nåværende form. Vi foreslår derfor at modellen for samfunnsøkonomiske analyser for verdsetting av ruteleier utvikles i retning av sjablongmessige prioriteringskriterier slik som Trafikverket i Sverige bruker ved konflikter i sin kapasitetsfordelingsprosess.

Slik «Metode for samfunnsøkonomisk verdsetting av ruteleietildeling» nå anvendes, vil manglende krav til obligatorisk dokumentasjon av dataene som operatørene må levere, åpne opp for manipulasjon av

informasjon for å fremme egne interesser. Dette kan resultere i fordeling av infrastrukturkapasiteten basert på ikke verifiserte fakta/ data.

Bane NOR bør innføre krav til dokumentasjon og verifisering av de innsendte dataene. Det bør sikres at informasjonen som legges til grunn for beslutningene er korrekt og pålitelig. Dette er ikke bare en operasjonell nødvendighet, men også et juridisk ansvar for å sikre at prosessen er transparent og rettferdig. Vi anbefaler derfor at Bane NOR umiddelbart iverksetter tiltak for å styrke kontrollmekanismene i denne modellen.

Til vedlegg 7.3.2 Stasjoner

Vi etterlyser oppdaterte versjoner av sporplanene i vedlegg 7.3.2 som viser situasjonen etter at de siste årenes utbyggingsprosjekter ble fullført. Dette gjelder primært Oslo S og Ski, men muligens også andre stasjoner.

3. Merknader til pkt. 5.7.1 Ytelsesordning

3.1 Formålet med ytelsesordningen

Det er i jernbaneforskriften § 6-6 angitt at det skal etableres en ytelsesordning for hele jernbanenettet som en del av avgiftsordningen. Ytelsesordningen skal oppmuntre jernbaneforetakene (togselskapene) og infrastrukturforvalter til å redusere forstyrrelser på jernbanenettet til et minimum og forbedre jernbanenettets ytelse. Det er i forskriften § 6-6-angitt at ordningen skal omfatte kompensasjon til togselskaper som påføres tap som følge av forstyrrelser i driften.

Bane NOR sendte i brev datert 4. juni forslag til revidert ytelsesordning på høring. Vy sendte sitt hørings svar på forslaget i brev til Bane NOR datert 28. juni 2024. Bane NOR skrev i høringsnotatet at ytelsesordningen slik den fungerer i dag, ikke er en viktig driver for å redusere forstyrrelser på jernbanenettet og forbedre dets ytelse. Vy deler Bane NORs syn på dette. Det er derfor positivt at det gjennomføres en revisjon av ordningen.

I brev datert 27. september 2024 kommenterer Bane NOR innspillene de mottok i høringen av ytelsesordningen. Bane NOR har hensyntatt enkelte av innspillene fra togselskapene og Jernbanedirektoratet i revidert forslag til ytelsesordningen som del av NS 2026. Vy ser det som positivt at ordningen endres slik at togselskapene ikke lenger skal betale malus for innstillinger som ikke forstyrrer togtrafikken, samt at Bane NOR dropper den foreslåtte differensieringen mellom avvik i og utenfor rush.

Bane NOR har i det reviderte forslaget til ytelsesordning slik dette framkommer i forslaget til NS 2026 og Bane NORs brev datert 27. september 2024, imidlertid ikke endret satsene i ordningen til et nivå som gjenspeiler de kostander og tap togselskapene påføres som følge av avvik på infrastrukturen. Det blir av Bane NOR som del av begrunnelsen for det lave nivået på satsene brukt som argument at høyere satser ville gå på bekostning av Bane NORs ressurser til vedlikehold av infrastrukturen. Nettoeffekten av ytelsesordningen er av Bane NOR for 2026 beregnet til en kostnad for Bane NOR på NOK 145 mill. Kostandene knyttet til ytelsesordningen utgjøre således en svært liten del av Bane NORs samlede budsjett.

En viktig del av begrunnelsen for omdannelsen av Jernbaneverket til Bane NOR SF i forbindelse med Jernbanereformen og innføringen av omfattende kjøreveisavgifter, var at det skulle etableres en tydelig kunde/ leverandør relasjon mellom togselskapene og Bane NOR som infrastrukturforvalter. Dette framgår blant annet av St. meld. 27 (2014-2015) (se *pkt. 4.7 Virkemidler for tydelig kunde/ leverandør forhold*).

Et sentralt element i en kunde/ leverandør relasjon er at leverandøren betaler erstatning/ kompensasjon til kunden når man misligholder leveransen. Samferdselsdepartementet fremhevet i

høringsnotatet til endringer i jernbaneforskriften (se departementets høringsbrev av 27. oktober 203 punkt 5.9.3 *Infrastrukturavgifter*), at infrastrukturavgiftene er betaling for bruk av jernbaneinfrastrukturen. Dette slik at ikke infrastrukturavgiftene blir oppfattet som en fiskal avgift av brukerne, men at infrastrukturavgiftene underbygger det forretningsmessige forholdet mellom infrastrukturforvalter og togselskapene.

Infrastrukturavgiftene har i tidsperioden etter gjennomføringen av Jernbanereformen av økt fra ca. 190 millioner kroner i 2016 til over 2 milliarder kroner i 2023. Argumentene Bane NOR tidligere har anført om at togselskapene ikke kan stille krav til kvaliteten på infrastrukturen fordi de ikke betaler noe for å bruke denne, har dermed ikke lenger gyldighet. Det Bane NOR også mottar midler over statsbudsjettet er ikke et argument for ikke å skulle dekke større deler av togselskapenes kostnader og tap ved mangelfulle leveranser av infrastruktur og tjenester.

Bane NOR begrunner i sitt brev om ytelsesordningen datert 27. september 2024 også de lave satsene i ytelsesordningen med at ordningen ikke primært er ment som en kompensasjonsordning.

Denne begrunnelsen er ikke i tråd med det som er angitt i jernbaneforskriften § 6-6 at en ytelsesordning skal omfatte kompensasjon til togselskapene ved forstyrrelser i drifte. Begrunnelsen harmonerer også dårlig med det som er blitt formidlet av Bane NOR i møtene med togselskapene om revisjon av AST. Når togselskapene i disse møtene har pekt på at Bane NOR gjennom AST i vesentlig grad har fraskrevet seg erstatningsansvaret for ikke planlagte avvik, er det fra Bane NORs side blitt pekt på at togselskapene mottar kompensasjon for ikke planlagte avvik gjennom ytelsesordningen.

Argumentasjonen Bane NOR bruker for at satsene i ytelsesordningen ikke bør heves, samsvarer heller ikke med de klare signaler om etableringen av en kunde/ leverandør relasjon som ble gitt ved etableringen av Bane NOR i St. meld. 27 (2014-2015) og Samferdsdepartementets angivelse av at infrastrukturavgifter som betaling for tjenester.

3.2 Bane NOR mangler tilstrekkelige insitamenter for bedre leveranser til togselskapene

I motsetning til togselskapene har ikke Bane NOR insitamenter i form av leveranse forpliktelser overfor togkundene og Jernbanedirektoratet som oppdragsgiver. Bane NOR har ansvaret for den største andelen av avvikene i jernbanetrafikken, men mangler nødvendige insitamenter for å bedre sine leveranser av infrastruktur og tjenester til togselskapene. Ytelsesordningen bør derfor i større grad enn det som er tilfelle dag fungere, som en kompensasjonsordning ved mangelfulle leveranser av infrastruktur og tjenester til togselskapene.

Den i punkt 3.1 nevnte forutsetningen i Jernbanereformen om at det skal etableres et tydelig kunde-/leverandørforhold mellom togselskapene og Bane NOR, er i liten grad blitt fulgt opp og gjenspeilet i Bane NORs avtaler med togselskapene. Heller ikke i den pågående revisjonen av ytelsesordningen synes dette å være hensyntatt i særlig grad av Bane NOR.

3.3 Satsene i ytelsesordningen gjenspeiler ikke de økonomiske tapene ved avvik

For at ytelsesordningen også skal fungere som en kompensasjonsordning for mangelfulle leveranser av infrastruktur og tjenester fra Bane NOR til togselskapene, må det skje en endring i hvordan satsene for forsinkelser og innstillinger beregnes. I forslaget til endret ytelsesordning er ikke satsene for malus ved avvik fastsatt med utgangspunkt i de driftsmessige og økonomiske konsekvenser avvikene har for togselskapene. I stedet har Bane NOR lagt til grunn en beregning av de samfunnsøkonomiske konsekvensene av avvikene.

Kostnadene og tapene Vy Tog AS og CargoNet AS ble påført som følge av brannen ved Hallingskeid stasjon 7. oktober 2024, illustrerer hvordan ytelsesordningen bare dekker en brøkdel av kostandene og tapene togselskapene blir påført som følge av avvik som Bane NOR har ansvaret for. Vy Tog AS ble som følge av stengningen av deler av Bergensbanen påført kostnader og tap beregnet til ca. kr 5,5 millioner, mens ytelsesordningen kompenserer kun kr. 127 402 (22 innstillinger x kr 5791). Med

forslaget til ytelsesordning i NS 2026 ville Vy Tog AS mottatt kr. 149 138 i kompensasjon (22 innstillinger x kr. 6779). CargoNet AS ble påført kostander og tap på ca. kr. 4,1 millioner, men får ingen kompensasjon etter gjeldene ytelsesordning. Med de foreslåtte nivåer på satser for innstillinger for godstrafikk i NS 2026 ville CargoNet AS mottatt ca. kr. 78 120 (20 innstillinger x kr. 3906) i kompensasjon.

Målt i prosent ville Vy Tog etter brannen ved Hallingskeid etter NS 2026 få dekket kun ca. 2,3 prosent av sine kostander og tap. CargoNet ville kun få dekket ca. 1,9 prosent av sine kostander og tap. Ytelsesordningens funksjon som kompensasjonsordningen for togselskapene er derfor uten realitet. Forslaget til ytelsesordning i NS 2026 oppfyller etter vårt syn ikke kravet i jernbaneforskriften om at en ytelsesordning skal omfatte kompensasjon til togselskaper som påføres tap som følge av forstyrrelser.

Det fremkommer ikke av høringsforslaget hvorvidt Bane NOR i sin vurdering av de samfunnsøkonomiske konsekvensene, har tatt med de eksterne kostnadene (miljøeffekter, trafikkulykker mv.) som samfunnet påføres når innstillinger av tog fører til at transporter flyttes over til vei.

Det kan i den sammenheng nevnes at ved avvik på jernbaneinfrastrukturen som medfører at gods på bane i stedet må transporteres på vei, så vil hvert innstilt tog måtte erstattes av opptil 34 trailere på veien. Dersom Bane NOR ikke har tatt med dette i sin vurdering, så bør eksterne kostnader tas med i vurderingen av de samfunnsøkonomiske effektene av innstillinger i togtrafikken.

Satsene som Bane NOR skal betale til togselskapene er gjennomgående blitt satt til lave nivåer, og gjenspeiler ikke at det er infrastrukturen som forårsaker de fleste avvikene i togtrafikken, og dermed påfører både togselskapene, deres kunder og samfunnet store kostnader.

Forutsetningen for at ytelsesordningen også skal fungere som en kompensasjonsordning som angitt i jernbaneforskriften § 6-6, er at nivåene på de økonomiske insitamentene fastsettes ut fra de økonomiske konsekvensene som avvik i leveransen har for togselskapene. Det at Bane NOR ikke vektlegger de økonomiske konsekvensene avvikene har for togselskapene, slår særlig uheldig ut for godstrafikkelskapene fordi disse ved avvik ikke har mulighet til å sette inn alternativ transport.

3.4 Merknader til årsakskodene og anvendelsen av disse

Endringen i årsakskodene fremstår som positiv fordi man får renere koder samt at man får en egen kode for følgeforsinkelser.

Det er positivt at det er kun innstillinger på årsakskode 81 som generer kostbelastning. Vygruppen støtter en egen kode for følgeforsinkelser kode 99. Det kunne likevel kommet enda tydeligere frem i hvilke tilfeller kode 86 og kode 99 kommer til anvendelse. Vygruppen ber om en nærmere forklaring på hvordan Bane NOR ser for seg kode 86 skal brukes/ håndheves. Det er definert som togselskapenes ansvar, men Bane NOR skal kompensere togselskapene slik vi leser teksten. Vygruppen ber også Bane NOR utdype hva som er ment med setningen "Følgende årsakskoder er inkludert i ordningen: Kode 1-4, 7, 86 og 99, samt de forsinkelser/innstillinger som ikke har årsakskode (Bane NOR).

Kode 6 bytter navn til kode 86 og forsinkelser grunnet arbeidstog med feil som sperrer sporet settes på kode 1: Med denne endringen blir kode 86 rendyrket som en togselskapskode, mens Bane NOR får forsinkelsene som skyldes feil på arbeidstog over på en Bane NOR kode. Hva skjer dersom et annet selskaps tog havarerer? Hvordan vil disse konsekvensene for Vygruppens tog registreres? Vil alt dette bli på kode 86 som Vygruppens ansvar?

På kode 86 står det at Bane NOR skal betale og at Vygruppen får høyere pris på primærkodene, men det står ikke på listen over hvilke koder infrastrukturforvalter har ansvaret for. Alternativt kunne denne koden vært under kategorien følgeforsinkelse, eks. kode 96.

Vygruppen foreslår å kode slik at det er synlig årsak for følgeforsinkelse, eks. 86/ 81 (dvs. følgeforsinkelser/ - innstillinger etter feil på kjøretøy med havari) eller 99/81 (følgefeil som skyldes feil på kjøretøy), 99/82, 99/83, 99/84. Kode 99 vil bli en ny stor post og man finner ikke hovedårsaken til kode 99, slik som kode 7 er i dag. Man kunne tydeliggjort mer hvor forsinkelsen oppstår under kode 99 med underkoder (foreslått årsakstype), slik at disse gjøres mer beskrivende som primærkodene.

Tabell 7: Årsakskoder TIOS

Infrastrukturforvalter	Jernbaneforetak	Utenforliggende forhold
Kode 1 – Bane	Kode 81 – Feil ved kjøretøy	Kode 91 – Forsinkelse fra utlandet
Kode 2 – Sikringsanlegg, signalanlegg og fjernstyring	Kode 82 – Kjøretøy sent fra hensettingsspor	Kode 92 – Ytre forhold
Kode 3 – Elkraft/kontaktledning	Kode 83 – Manglende personell	Kode 93 – Uhell, påkjørsel
Kode 4 – Tele, transmisjon, ERTMS og IKT	Kode 84 – Stasjonsopphold	Kode 94 – Uønsket hendelse
Kode 5 – Planlagt vedlikehold infrastruktur	Kode 85 – Planforutsetninger ikke oppfylt	
Kode 7 – Feil i trafikkstyring/ruteplan	Kode 86 – Kjøretøy med feil sperrer spor/blokkstrekning	
Kode 99 – Følgeforsinkelser (Infrastrukturforetakets andel)	Kode 99 – Følgeforsinkelser (Jernbaneforetakets andel)	

Spørsmål hvor det er behov for en avklaring:

1. Hvordan håndteres følgeforsinkelsene etter en feil på kjøretøy?
2. Hvordan håndterer Bane NOR historiske data når det blir et skille i kodene?

3.5 Beregningsmodellen og datagrunnlaget

Det er nytt i Network Statement 2026 at det er differensiert pris per område (delt inn i tre områder). Vy er positive til dette, siden forstyrrelser i togtrafikken får større konsekvenser for togtrafikken i område Øst pga. høy kapasitetsutnyttelse. Det er imidlertid ikke gjort noen presiseringer eller avklaringer av hvordan man skal håndtere dette med tanke på at Vy har tog som kjører over flere geografiske områder, som blant annet F4 togene gjør. Det er behov for avklaringer på om det er ulike satser som gjelder Vys tog avhengig av hvilket område de befinner seg i, og hvordan dette skal hensyntas i registreringen og administreringen av ordningen.

Det står i forslaget at satsene for jernbaneforetakene er høyere på forsinkelser i 2026 enn i dag. Vygruppen ser ikke at satsen er høyere enn i 2024.

Vygruppen bemerker at det er kun én sats på innstillinger, det er ikke skilt på hel- og del.

Tabell 13: Priser for forsinkelsesminutter jernbaneforetakene: Det er angitt en pris for «strekning uten tillegg for følgeforsinkelser» uten at det er angitt hvilke strekninger denne prisen gjelder for.

Tabell 15: Innstillinger – Bane NOR. Med unntak av standard sats for område øst er denne tabellen identisk med Tabell 14. Medfører dette riktighet.

Tabell 15: Innstillinger – Bane NOR

	Kroner per innstilling	Område Øst	Oftobanen	Område Nord og Sør-Vest
Persontog	Standard sats	5 714	76	76
Persontog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	154	106	106
Godstog	Standard sats	40	60	59
Godstog	Planlagt arbeid ikke ferdig i tide	55	83	83

Som kjent foregår det en mulig revidering av årsakskodene. Det er viktig at dette arbeidet ses i sammenheng med ytelsesordningen og tas inn som en del av det nye forslaget. God datakvalitet på kodesettingen er en forutsetning for at ytelsesordningen skal gi ønskede effekter på togtrafikken. Vygruppens erfaring med kvaliteten på kodesettingen er at denne ofte er for dårlig til å kunne brukes som underlag for en slik beregningsmodell.

Vygruppen mener beregning av følgeforsinkelsesandelen må endres/ beregnes årlig for å få en mest mulig riktig fordelingsnøkkel. Dette blant annet for å fange opp hvordan innfasing av nytt materiell vil påvirke togselskapenes andel av avvik.

Vi mener også at det fortsatt er feil at forsinkelser knyttet til rullestol av/ på skal ligge på kode 84, ettersom ansvarsfordelingen i realiteten er delt mellom togselskap og infrastrukturforvalter.

Det etterlyses en klarere redegjørelse for hvordan kodesettingen skal anvendes, og at det sikres at kodesetting ikke fører til en uberettiget reduksjon i kompensasjon ved forsinkelser som skyldes feil hos Bane NOR.

Videre bør det for godstrafikken etableres tydeligere spesifikasjoner for hvilke årsakskoder som skal brukes i situasjoner der utstyr eller kraner som eies av Bane NOR, men drives av terminalopertør, ikke fungerer som forventet. Det bør også klargjøres hvilke koder som skal brukes ved forsinkelser forårsaket av utilstrekkelig snørydding utført av Bane NOR, som påvirker trafikken, samt når andre aktører på terminalene hindrer fri bevegelse og skaper driftsforstyrrelser. Det er også viktig å klargjøre hvilke koder som skal brukes ved nedetid i terminaloperativsystemer som er introdusert av Bane NOR.

3.6 Bonusordningen for godsnæringen

Det er uheldig at det settes en begrensning på 40 % av grunnprisen for maksimal månedlig utbetaling. Denne begrensningen kan potensielt redusere insentivene for togselskapene til å forbedre deres punktlighet og effektivitet ytterligere. Dersom formålet med bonusordningen er å oppmuntre til økt punktlighet og bedre ytelse, vil en begrensning på 40 % dempe denne motivasjonen.

Togselskapene bør ha sterke økonomiske insentiver for å gjøre de nødvendige investeringene og operasjonelle forbedringene som kreves for å oppnå høyere punktlighet.

Vi oppfordrer derfor Bane NOR til å fjerne begrensningen på 40 % for maksimal månedlig utbetaling, slik at bonusordningen bedre kan oppfylle sitt formål.

Vennlig hilsen



Otto S. Roheim

Juridisk direktør